Provincie Noord-Holland
PROVINCIAAL BLAD
Officiële uitgave van provincie Noord-Holland.
Nr. 391
23 januari 2015

Provincie Noord-Holland; Verordening luchthavenbesluit Hilversum.

Provinciale Staten van Noord-Holland,
gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 26 augustus 2014 (290790/454216);
Overwegende dat artikel XIII van de Wet van 18 december 2008, Stb 561, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), provinciale staten verplichten om voor 1 november 2014 een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.43, eerste lid, van de Wet luchtvaart vast te stellen voor een luchthaven die op grond artikel 8.1a, derde lid van de wet een luchthaven van regionale betekenis is waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist;
Gezien de Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens Noord-Holland en de luchtvaartverordening Noord-Holland;
Gezien de m.e.r.-beoordelingsnotitie pnh130808.not (Adecs Airinfra, 2013);
Dat gezien de aantallen en soort vliegbewegingen de 56 dB(A) Lden-contour en de plaatsgebondenrisicocontour van 10-6 buiten het luchthavengebied vallen, zodat een luchthavenbesluit vereist is;
Gelezen het berekeningsrapport pnh130806.rap (Adecs Airinfra, 2013) met daarin opgenomen de invoergegevens zoals de vlootsamenstelling;
Gelezen het advies van de CRO-H;
Gelezen het besluit van de Provinciale Staten van Utrecht van 2 juni 2014 (instemming);
Gelet op de Wet luchtvaart, de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (de RBML), het Besluit burgerluchthavens, de Regeling burgerluchthavens, de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en de Omzettingsregeling luchthaven Hilversum (Staatscourant 2012 nr. 13335).
Besluiten:
Vast te stellen de verordening luchthavenbesluit Hilversum.

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen
In dit luchthavenbesluit wordt verstaan onder:

a. Burgerluchtverkeer: het luchtverkeer van de burgerluchtvaartuigen exclusief de militaire luchtvaartuigen en douane- en politieluchtvaartuigen;
b. Daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang, zoals geldt voor de positie 52.00 graden N en 05.00 graden O op zeeniveau, zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014;
c. de wet: de Wet luchtvaart;
d. Handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit of de luchthavenregeling vastgestelde waarde;
e. Helikopter vlucht van maatschappelijk belang: een Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vlucht of een politievlucht zoals bedoeld in de vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014;
f. ICAO:International Civil Aviation Organization, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
g. Lden-contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
h. Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
i. Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;
j. 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externeveiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
k. Luchtverkeer: het geheel der verplaatsingen van luchtvaartuigen in de lucht of op een luchtvaartterrein, alsmede het gebruik van het luchtruim door toestellen die geen luchtvaartuigen zijn;
l. VDF: VHF Direction Finder, een radionavigatie hulpmiddel voor de Luchtvaart;
m. Vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig;

Hoofdstuk 2 Aanduiding luchthaven

Artikel 2.1 Locatieaanduiding
Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Hilversum, gelegen aan de Noodweg 49, gemeente Hilversum, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in Bijlage A;
Artikel 2.2 Baanaanduiding:

Op de luchthaven zijn gelegen:
a. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 069-249, met een lengte van 600 meter en een breedte van minimaal 25 meter met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B;
b. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 179-359, met een lengte van 730 meter en een breedte van minimaal 25 meter met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchthavenluchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B;
c. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 123-303, met een lengte van 730 meter en een breedte van minimaal 25 meter met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchthavenluchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B;
d. drie zweefvliegbanen, gelegen in de geografische richting 069-249, 179-359 en 123-303, een en ander zoals aangegeven op de kaart in Bijlage B.

Hoofdstuk 3 Voorwaarden luchthaven

Artikel 3.1 Luchthavenluchtverkeer
a. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan;
b. De exploitant laat op de luchthaven luchthavenluchtverkeer toe zolang de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting niet tot een overschrijding leidt van de in artikel 3.2 opgenomen grenswaarden;
c. Op de luchthaven zijn luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg toegestaan;
d. Op de luchthaven zijn per gebruiksjaar maximaal 2.000 bewegingen met helikopters met een maximum startgewicht van 6.000 kg toegestaan;
e. Het is toegestaan, na toestemming van de havenmeester, om de luchthaven incidenteel te doen gebruiken door helikopters met een maximaal startgewicht van groter dan 6.000 kg;
f. In afwijking van het lid a is op de luchthaven incidenteel gebruik door militaire vliegtuigen toegestaan;
g. Voor het opstijgen van ballonnen vanaf de luchthaven is voorafgaande toestemming van de exploitant vereist.

Artikel 3.2 Handhavingspunten
De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten is opgenomen in tabel 1.

Tabel 1 Ligging en grenswaarden in de handhavingspunten.

Baan	**Baankop**	**Coördinaten handhavingspunten X-coördinaat**	**Y-coördinaat**	**Grenswaarden enkel vliegtuigen met vaste vleugel in handhavingspunten**	**Grenswaarden vliegtuigen en helikopters samen in handhavingspunten**
07/25	07	138.081	466.988	57,43 dB(A) Lden	57,75 dB(A) Lden
	25	138.833	467.261	52,96 dB(A) Lden	54,65 dB(A) Lden
13/31	13	138.008	467.168	52,62 dB(A) Lden	53,54 dB(A) Lden
	31	138.781	466.650	53,74 dB(A) Lden	53,90 dB(A) Lden
18/36	18	138.647	467.528	53,04 dB(A) Lden	53,78 dB(A) Lden
	36	138.653	466.596	54,19 dB(A) Lden	54,68 dB(A) Lden

Artikel 3.3 Openstellingtijden
a. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in Deel 5 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening EU 923/2012 onder SERA.5005, binnen de uniforme daglichtperiode, en
b. Ten aanzien van het gebruik van de luchthaven gelden de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:
   i. het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten en/of landen en het uitvoeren van oefennaderingen met luchtvaartuigen, is verboden:
      1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
      2. op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 16.00 uur;
      3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 16.00 uur;

   ii. het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen met het doel valschermspringen te laten beoefenen is verboden:

1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
2. op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 18.00 uur;
3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 18.00 uur;

iii. het gestelde onder ii, onder 2., geldt met dien verstande dat vluchten met het doel valschermspringen te laten beoefenen na 18.00 uur wel zijn toegestaan, voor zover de frequentie na dat tijdstip die van vier vliegtuigbewegingen per kwartier niet te boven gaat en hoogte wordt gewonnen buiten gebieden met aaneengesloten bebouwing;
iv. het uitvoeren van rondvluchten met luchtvaartuigen is verboden:
1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
2. op zaterdagen vóór 08.00 uur en na 19.00 uur;
3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 19.00 uur;

c. De bepaling van lid b geldt niet voor het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder dan 60 dB(A) bedraagt;
d. De bepaling in lid b geldt niet voor het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 10 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder dan 66 dB(A) bedraagt.

Artikel 3.4 Gebruiksjaar
Het gebruiksjaar is gelijk aan het kalenderjaar.

Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 4.1 Luchthavengebied
a. Het luchthavengebied als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet wordt vastgesteld zoals opgenomen in Bijlage B;
b. Het is de exploitant toegestaan om een gedeelte van het luchthavengebied, zoals gearceerd is aangegeven op de kaart in Bijlage B bij deze regeling, te gebruiken of te doen gebruiken als parkeerterrein voor personenvoertuigen. Dit gedeelte van het luchthavengebied moet van het overige luchthavengebied zijn afgescheiden door middel van een hek met een hoogte van ten minste 1,10 meter.

Artikel 4.2 Beperkingengebieden
Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet worden vastgesteld:
a. De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren als bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage C;
b. De geluidscontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) Lden als bedoeld in artikel 9,onder b van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage D.

c. De veiligheidsgebieden als bedoeld in artikel 9, onder e van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage E;
d. Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, als bedoeld in artikel 9, onder f van het Besluit burgerluchthavens zoals opgenomen in Bijlage F.

Artikel 4.3 Afweging en aanvullend beperkingengebied
a.Aanvullend beperkingengebied;
De leden 2, 3 en 4 van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn van overeenkomstige toepassing op het gebied dat is gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A) Lden en de 47 Bkl geluidszone, met dien verstande dat in het derde lid, onder b van het hiervoor genoemde artikel 12 voor 56 dB(A) Lden moet worden gelezen 47 Bkl geluidszone. Het beperkingengebied, zoals bedoeld in dit artikel, is aangegeven op de kaart in Bijlage G bij dit besluit;
b. Op basis van een door Provinciale Staten gemaakte afweging - zoals voorgeschreven in de Provinciale beleidsnota Regionale luchthavens Noord-Holland (2010) - is lid a niet van toepassing op woningbouwplan Ter Sype in de gemeente Wijdemeren, voor zover dat gelegen is buiten de 48 dB(A) Lden-contour. Zie de toelichting op dit luchthavenbesluit voor de afweging van dit artikel en Bijlage H voor de verbeelding van het woningbouwplan Ter Sype buiten de 48 dB(A) Lden-contour.
c. Afweging binnen de contour van 48 dB(A)

Overeenkomstig artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens worden voor het gebied gelegen tussen de 56 dB(A) Lden-contour en de 48 dB(A) Lden-contour, voor zover dit buiten het aanvullend beperkingengebied (lid a) gelegen is, geen beperkingen vastgelegd.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen
Artikel 5.1 Inwerkingtreding
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.
Artikel 5.2 Citeertitel
Dit besluit wordt aangehaald als: Verordening luchthavenbesluit Hilversum.

Haarlem, 22 september 2014.
Provinciale Staten van Noord-Holland,
J.W.Remkes, voorzitter.
J.J.M. Vrijburg, griffier.
Uitgegeven op 18 december 2014.

Toelichting Verordening luchthavenbesluit Hilversum
Begrippen
In artikel 1.1 zijn een aantal definities van in het luchthavenbesluit gebruikte begrippen opgenomen. Overige begrippen uit het luchthavenbesluit en deze toelichting zijn in de Wet luchtvaart en de bijbehorende regelingen en besluiten gedefiniëerd.

Inleiding

Op 1 november 2009 is via de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) het bevoegd gezag over de kleine luchtvaart van Rijk naar provincies gegaan. Dit betekent dat de provincie de “vergunningen” (Besluiten, Regelingen en ontheffingen genoemd) voor de kleine luchtvaart moet maken. In onderhavig stuk gaat het om Luchthaven Hilversum. De oude vergunning, de Aanwijzing, is één-op-één omgezet op grond van de RBML op 1 juli 2012 (Omzettingsregeling Hilversum, Staatscourant 2012 nr. 13335). Dit is een formele omzetting, een overgangsdocument, dat geen inhoudelijke wijzigingen bevat. Met de omzettingsregeling is het aanwijzingsbesluit vervallen en geschiedt de handhaving van de bepalingen uit de omzettingsregeling voor de luchthaven Hilversum door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.
De RBML (artikel XIII) geeft aan dat het nieuwe bevoegde gezag (de provincie) binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet, dit is voor 1 november 2014, een nieuwe “aanwijzing” moet vaststellen, zijnde een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling. Voor Luchthaven Hilversum wordt een luchthavenbesluit gemaakt en geen luchthavenregeling. Dit is omdat in artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat wanneer de plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} of de geluidcontour van 56 dB(A) Lden buiten het luchthavengebied valt, een Besluit moet worden gemaakt. Een luchthavenbesluit is omvattender dan een luchthavenregeling.
Op het moment dat het luchthavenbesluit in werking treedt, vervalt op basis van Artikel X, lid 8, van de wet RBML de omzettingsregeling.

Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens

In navolging van de wet RBML is door de provincie Noord-Holland per verordening de Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens vastgesteld op 5 juli 2010. De Beleidsnota vormt het kader waarbinnen het luchthavenbesluit wordt opgesteld. Het opstellen van het luchthavenbesluit is afgestemd met de gemeenten Hilversum, De Bilt, Stichtse Vecht en Wijdemeren, de provincie Utrecht en de exploitant van de luchthaven Hilversum.
De provincie heeft zich voorgenomen om de huidige situatie op Luchthaven Hilversum te handhaven voor het nieuwe luchthavenbesluit. De aard van de activiteit is hiermee niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Volledigheidshalve is er toch een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd waaruit bleek dat er geen milieueffectrapportage opgesteld moet worden. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is ter inzage gelegd in combinatie met dit moederbesluit.

Totstandkoming gebruiksruimte

In het luchthavenbesluit wordt beslist over de milieugebruiksruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het luchthavenbesluit het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Het luchthavenbesluit wordt bij provinciale verordening vastgesteld door de Provinciale Staten. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband zijn de Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.
Handhavingspunten

Het luchthavenbesluit bevat tenminste handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbanen op 100 meter van het einde van de baan. De hoogte van de grenswaarden zijn berekend overeenkomstig het Voorschrift voor de berekening van de Lden-geluidsbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens (bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens).
Wanneer de Lden-contour van 56 dB(A) over woonbebouwing zou liggen, is er aanleiding voor mogelijk extra handhavingspunten. Dit is niet het geval voor luchthaven Hilversum.
De grenswaarden leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. Uitgangspunt van de berekening van deze grenswaarden is het invoerscenario dat door de provincie Noord-Holland is voorgesteld en waarmee de exploitant ook akkoord is.
Invoerscenario
Het invoerscenario voor de vliegtuigen is gelijk gebleven aan de omzettingsregeling zoals beschreven in rapport pnh130806.rap (Adecs Airinfra, 2013). Het scenario bevat 76.000 vliegtuigbewegingen. Volgens de nieuwe rekenvoorschriften in de Regeling burgerluchthavens moet het helikopterverkeer meegenomen worden in de geluidsberekening die behoort bij het luchthavenbesluit. Daarom is naast de vliegtuigbewegingen het helikopterquotum van 2.000 helikopterbewegingen uit de omzettingsregeling toegevoegd volgens het invoerscenario uit het rapport pnh130806.rap (Adecs Airinfra, oktober 2013, concept berekeningsrapport)
Gebruiksruimte
Alle landende en startende luchtvaartuigen, inclusief helikopters, met een MTOW van meer dan 150 kg zijn in de berekening meegenomen. Om niet meer gebruiksruimte te creeeren voor vliegtuigen met vaste vleugel dan in de omzettingsregeling, is voor vliegtuigen een aparte grenswaarde ingesteld per handhavingspunt. De waarden hiervan zijn gelijk aan de waarden uit de omzettingsregeling. Het werkelijk toekomstig gebruik kan afwijken van de aantallen in deze prognose, alsook de verdeling over de typen, zowel vliegtuigen als helikopters.

Ruimtelijke beperkingen

Uit dezelfde berekening als waaruit de grenswaarden in Lden volgen, zijn de Lden-contouren bepaald voor de waarden van 70, 56 en 48 dB(A).
Met hetzelfde scenario als waarmee de Lden-grenswaarden zijn berekend, is het plaatsgebonden risico berekend. De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren zijn vervolgens bepaald. De invoer en verdere rapportage zijn te vinden in het berekeningsrapport van Adecs Airinfra (pnh130806.rap).
De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren en de 56 dB(A) Lden-contour vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen liggen zoals vastgelegd in het Besluit burgerluchthaven, artikel 10, 11 en 12. Aanvullend hierop legt het luchthavenbesluit ook het zogeheten veiligheidsgebied en een gebied met hoogtebeperkingen vast conform artikel 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens. Op de luchthaven is geen sprake van luchtverkeersleiding, waarmee artikel 15 en 16 uit het Besluit niet van toepassing zijn. Artikel 17 van het besluit (instellen van laserstraalvrije gebieden) is niet van toepassing aangezien de luchthaven geen structureel nachtverkeer heeft.
Aanvullend beperkingengebied
Het aanvullende beperkingengebied in dit Luchthavenbesluit is overgenomen uit het aanwijzingsbesluit en de omzettingsregeling voor luchthaven Hilversum. Dit beperkingengebied is gebaseerd op de oude geluidsmaat belasting kleine luchtvaart (Bkl) en wordt begrensd door de contour van 47 Bkl. Het gebied binnen de 47 Bkl-contour wordt onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A) Lden-contour. Deze 56 dB(A) Lden-contour is echter veel kleiner dan de 47 Bkl-contour. In de Provinciale beleidsnota regionale luchthavens Noord-Holland heeft de provincie het beleid vastgelegd om de oude 47 Bkl-contour te blijven gebruiken als aanvullend beperkingengebied om op deze manier het beschermingsniveau niet te verlagen vanwege invoering van een nieuwe geluidsmaat. Feitelijk wordt hiermee de situatie van voor het in werking treden van de de Wet luchtvaart gehandhaafd.
Afweging Ter Sype
In de Provinciale beleidsnota regionale luchthavens (Provinciale beleidsnota) is, zoals hierboven beschreven, is de mogelijkheid opgenomen om een afweging te maken ten aanzien van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het aanvullende beperkingengebied. In de besluitvorming over dit luchthavenbesluit is – naar aanleiding van zienswijzen van de gemeente Wijdemeren, Ter Sype CV en bouwbedrijf Lithos B.V. – de bouw van (een deel van) woningbouwplan Ter Sype afgewogen. Conform de Provinciale beleidsnota dient hiervoor een afweging te worden gemaakt tussen gewenste ruimtelijke ontwikkeling, de gevolgen voor omwonenden (eventuele toename van het aantal gehinderden) en de ‘bestaande rechten’ van de luchthaven Hilversum (toename aantal klachten en eventuele beperkingen van de bedrijfsvoering).
In de Provinciale beleidsnota is opgenomen dat de provincie voortdurend de balans zoekt tussen verschillende ruimtelijke belangen in Noord-Holland. Ook in de afweging ten aanzien van het woningbouwplan Ter Sype, waarvan de bouw al reeds lange tijd wordt gewenst door de gemeente Wijdemeren, is er sprake van het zoeken naar de balans tussen de wens tot woningbouw, gevolgen voor milieu, gevolgen voor omwonenden en ‘bestaande rechten’. Hieronder wordt de te maken afweging nader uitgewerkt.

Gewenste ontwikkeling
De gewenste ontwikkeling betreft de realisatie van het deel van woningbouwplan Ter Sype dat buiten de 48 dB(A) Lden-contour gelegen is (zie bijlage H LHB).
De te bouwen woningen in het plan Ter Sype maken deel uit van de regionale woningbouwopgave voor de Gooi en Vechtstreek. Uit het in opdracht van de provincie Noord-Holland verricht woningmarktonderzoek 'Vraaggestuurd Bouwen' (september 2012) blijkt dat er behoefte is aan woonmilieus die de woninglocatie Ter Sype kan bieden. Daarnaast is het plan opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Wijdemeren. De provincie Noord-Holland heeft deze visie positief beoordeeld. Tenslotte hebben het college van B&W van de gemeente Wijdemeren en de projectontwikkelaar in augustus 2012 reeds een exploitatieovereenkomst gesloten met betrekking tot de bouw.
Na vaststelling van de Verordening Luchthavenbesluit Hilversum zal in de bestemmingsplanprocedure worden beoordeeld of het plan Ter Sype voldoet aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening.
Gevolgen voor omwonenden
Voorts schrijft de Provinciale beleidsnota voor de gevolgen van de gewenste ontwikkeling voor omwonenden, i.e. de toename van het aantal gehinderden, te bezien. Het gedeelte van woningbouwplan Ter Sype waar het in casu over gaat is gelegen buiten het wettelijk voorgeschreven afwegingengebied; de 48 dB(A) Lden contour. De wetgever heeft derhalve het plangebied niet willen aanmerken als gebied dat aanvullende bescherming behoeft gezien het geluidsniveau dat voortkomt uit de vliegbewegingen. Extra voorzorg in verband met de nabijheid van vliegveld Hilversum is in gevolge de Wet luchtvaart niet nodig.
Om mogelijke hinder door de nabijheid van luchthaven Hilversum te beperken, wordt door de gemeente en de ontwikkelaar in de planvorming en communicatie richting toekomstige bewoners dan ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van luchthaven Hilversum in de directe omgeving.
De bestaande rechten van de luchthaven Hilversum
Tenslotte dient er aandacht te worden besteed aan de vraag of de bouw van een deel van woningbouwplan Ter Sype de bestaande rechten van luchthaven Hilversum niet schaadt. Allereerst is het uitgangspunt van dit luchthavenbesluit het handhaven van de huidige situatie met betrekking tot de luchthaven. Ten aanzien van gebruiksruimte en inrichting van de luchthaven verandert er niets. Wat dat betreft wordt luchthaven Hilversum niet beperkt in zijn bedrijfsvoering.
De gemeente Wijdemeren en de ontwikkelaar zullen zoals gezegd in de planvorming en in de communicatie richting toekomstige bewoners aandacht besteden aan de aanwezigheid van Luchthaven Hilversum in de directe omgeving. Daardoor wordt niet verwacht dat het aantal klachten in de toekomst zal toenemen. Daarenboven zullen mogelijke klachten geen effect hebben indien de luchthaven binnen de in dit luchthavenbesluit vergunde gebruiksruimte opereert. Het trendmatig verloop van klachtenaantallen en –typen zal - zoals voorgeschreven in de Wet luchtvaart - worden besproken in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Hilversum.
Afweging/conclusie
De bouw van woningbouwplan Ter Sype is onderdeel van bestaand gemeentelijk ruimtelijk beleid. Het gedeelte van het plan waar deze afweging betrekking op heeft ligt buiten het wettelijke ruimtelijke beschermingsgebied (geluidsniveau) rond de luchthaven. Daarenboven willen gemeente en ontwikkelaar in de planvorming en communicatie richting toekomstige bewoners aandacht besteden aan de aanwezigheid van luchthaven Hilversum in de directe omgeving van het nieuwbouwplan.
Gezien bovenstaande zijn Gedeputeerde Staten van mening dat voorliggend luchthavenbesluit Hilversum geen beletsel mag vormen voor de uitvoering van het bestaande ruimtelijk beleid. Daarom stellen wij voor om, voor het deel van woningbouwplan Ter Sype dat buiten de 48 dB(A) Lden contour gelegen is, een uitzondering te maken op de ruimtelijke beperkingen zoals beschreven in artikel 4.3 onder a van dit luchthavenbesluit. Deze uitzondering is opgenomen in artikel 4.3 onder b.

Onderscheid grenswaarden en regels

De gebruiksmogelijkheden van de luchthavens zoals opgenomen in de aanwijzingsbesluiten zijn in de omzettingsregelingen vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing en handhaving van regels en grenswaarden.
Grenswaarden
De grenswaarden geven de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. De grenswaarden richten zich tot alle sectorgenoten en zijn niet gericht tot één bepaalde sectorgenoot. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant, de gebruikers en eventueel de luchtverkeersdienstverlening. Als een grenswaarde wordt overschreden, is het niet zo zeer van belang wie dat veroorzaakt heeft, als wel dat er een maatregel wordt getroffen die erop is gericht dat in de toekomst een overschrijding niet meer voorkomt. Het treffen van een maatregel kan ook inhouden dat er geen maatregel opgelegd wordt, indien geen overschrijding meer wordt voorzien. De bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel is voor de luchthaven Hilversum neergelegd bij de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel niet begrensd in tijd of een gebruiksjaar. Gedeputeerde Staten leggen de maatregel op zolang zij van oordeel zijn dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover Gedeputeerde Staten op grond van de wet bevoegd zijn. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.
Regels
Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar eenieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden, op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Deze bevoegdheid is voor luchthavens van regionale betekenis, zoals de luchthaven Hilversum, neergelegd bij Gedeputeerde Staten.
Rapportage
Handhaving gebeurt op basis van gegevens die de exploitant aan Gedeputeerde Staten rapporteert. Bepalingen omtrent rapportage en handhaving zijn in het luchthavenbesluit niet meer nodig. Reden hiervoor is dat het handhavingsstelsel van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling burgerluchthavens.De eisen aan de rapportage zijn onder andere geregeld in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. De exploitant houdt in een register bij zoals beschreven in artikel 14 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen met daarin de op grond van dit artikel verplichte gegevens.
Binnen twee weken na het einde van elk kwartaal overlegt de exploitant een rapportage aan Gedeputeerde Staten over het gebruik van de luchthaven over de periode van het begin van het gebruiksjaar tot het einde van het kwartaal. De inhoud van de rapportage bevat in ieder geval de in artikel 13 uit de Regeling genoemde punten.

Artikelsgewijs

Artikel 2.1
Dit artikel beschrijft de luchthaven waarop dit luchthavenbesluit van toepassing is. Er wordt verwezen naar de kadastrale kaarten die in 2013 zijn geraadpleegd.

Artikel 2.2
Dit artikel beschrijft de richting en de lengte van de start- en landingsbanen van de luchthaven. Luchthaven Hilversum heeft beschikking over drie start- en landingsbanen met parallel aan elke baan een zweefvliegbaan.

Artikel 3.1
Dit artikel regelt welk soort verkeer toegestaan is op de luchthaven Hilversum.

Artikel 3.2
In dit artikel zijn de grenswaarden vastgelegd die de gebruiksruimte van de luchthaven bepalen. De invoergegevens die gebruikt zijn voor de berekening zijn vastgelegd in het rapport pnh130806.rap (Adecs Airinfra, 2013). De routes die gebruikt zijn voor het berekenen van de in artikel 3.2 genoemde waarden in de handhavingspunten en de in artikel 4.2 tot 4.4 genoemde contouren zijn onderdeel van de invoergegevens en zijn opgenomen in het berekeningsrapport pnh130806.rap (Adecs Airinfra, augustus 2013).

Artikel 3.3
Dit artikel geeft de openstellingstijden van de luchthaven weer en is een omzetting van artikel 5 uit de omzettingsregeling.

Artikel 3.4
Het gebruiksjaar is overgenomen uit de omzettingsregeling.

Artikel 4.1
Dit artikel legt vast wat onder het luchthavengebied wordt verstaan. De toestemming van parkeren is een omzetting van artikel 6, lid 4 uit de omzettingsregeling.

Artikel 4.2

Dit artikel legt de wettelijk minimale beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. Omdat de contour van 70 dB(A) Lden binnen het luchthavengebied valt, wordt deze contour niet als beperkingengebied vastgesteld.

Op basis van hoofdstuk 6 uit bijlage 2, "*Voorschrift voor de berekening en bepaling van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren en het Totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens*" van de Regeling burgerluchthavens wordt stilering van de plaatsgebondenrisicocontouren toegepast. Dit rekenvoorschrift stelt:
"6. Bepalen beperkingengebieden
Voor het nader bepalen van de grens van een beperkingengebied in een luchthavenbesluit op basis van plaatsgebonden risicocontouren, dienen de berekende contouren gestileerd te worden. (…)
6.1. Stileren van contouren
Bij het stileren dienen de volgende uitgangspunten in acht te worden genomen:
(…)
4. Lange smalle uitlopers van risicocontouren (zogenaamde 'risicostaarten') kunnen afgekapt worden op een bepaalde afstand van de baankop. De afstand voor afkap van de contour is ofwel;
a. de afstand waar de breedte B van de contour smaller wordt dan 60 m, of (…)"

Dus daar waar de risicocontouren in het verlengde van de start- en landingsbaan smaller zijn dan 60 meter, kunnen de risicocontouren afgekapt worden. De gestileerde plaatsgebonden risicocontour vormt het beperkingengebied.
De beperkingen die binnen de vastgestelde contouren gelden, zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens.
In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 70 dB(A) Lden worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige gebouwen aan hun bestemming onttrokken.
In het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A) Lden is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan. In afwijking hierop is:
- nieuwbouw van een bedrijfswoning toegestaan, en
- kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor een woning of een geluidsgevoelig gebouw, gelegen op de contour van 56 dB(A) Lden of in het gebied tussen de contour van 56 dB(A) Lden en de contour van 70 dB(A) Lden die:
- een open plek in de bestaande bebouwing opvult,
- zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of
- binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is. Dit punt is pas van toepassing nadat de oude woning of het oude geluidsgevoelige gebouw aan de bestemming is onttrokken.

Voor de 10^{-5} plaatsgebondenrisicocontour gaat het om de volgende beperkingen en uitzonderingen daarop:
- Woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen (i.c. scholen, ziekenhuizen en verpleeg- en verzorgingshuizen) worden aan hun bestemming onttrokken.
- Nieuwbouw van gebouwen is in principe niet toegestaan.
- Voortzetting van het rechtmatig gebruik van woningen, overeenkomstig hun oorspronkelijke bestemming, is toegestaan.
- Een rechtmatige gebruiker van een woning behoeft dit gebruik niet te beëindigen.
- Vervangende nieuwbouw van dienstwoningen is toegestaan.
- Vervangende nieuwbouw van beperkt kwetsbare gebouwen (i.c. kantoren, gevangenissen, bedrijfsgebouwen, sportcomplexen en recreatie- of logiescentra) is toegestaan op basis van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.
- Nieuwbouw van gebouwen niet zijnde woningen, kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare gebouwen is toegestaan op basis van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten. Hierbij kan worden gedacht aan de nieuwbouw van stallen voor dieren.

Door het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 8.9, derde lid, in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart kunnen Gedeputeerde Staten voor bepaalde ruimtelijke initiatieven een verklaring van geen bezwaar afgeven. Gelet op artikel 8.49, tweede lid, van de Wet luchtvaart, mogen Gedeputeerde Staten deze verklaring van geen bezwaar pas afgeven nadat de minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door deze verklaring niet wordt geschaad. Voor een nadere toelichting hierover wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 8.47 en 8.49 bij het wetsvoorstel RBML.

Binnen de 10^{-5}-plaatsgebonden risicocontour van luchthaven Hilversum bevinden zich geen woningen en kwetsbare gebouwen. Hierdoor is er geen sprake van aan de bestemming onttrekken van woningen en kwetsbare gebouwen.

Binnen de 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontour gelden de volgende ruimtelijke beperkingen:

- Nieuwbouw van bedrijfswoningen is toegestaan.
- Nieuwbouw van gebouwen, niet zijnde een bedrijfswoning, is toegestaan op basis van een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.
- Voor woningen en kwetsbare gebouwen kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven:
  - bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande, te handhaven, bebouwing, verandering van de bestemming van een gebouw, of
  - bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie met dien verstande dat de oorspronkelijke woning of kwetsbaar gebouw aan de bestemming wordt onttrokken.

In principe geldt dus een bouwverbod in het gebied van de 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontour, tenzij een verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Het verplicht aan de bestemming onttrekken van bepaalde gebouwen is in deze contour niet aan de orde. De in artikel 11 van het Besluit burgerluchthavens opgenomen beperkingen gelden uitsluitend voor zover de gebieden in de 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontour niet tevens zijn gelegen in de 10^{-5} plaatsgebondenrisicocontour. Indien dit laatste wel het geval is, gelden de beperkingen voor de 10^{-5} plaatsgebondenrisicocontour voor dat betreffende gebied. Het derde lid van artikel 11 bevat de voorwaarden op grond waarvan een verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven voor nieuwbouw van woningen en kwetsbare gebouwen. Ook hier geldt dat een verklaring van geen bezwaar pas door Gedeputeerde Staten kan worden afgegeven nadat van de zijde van de minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring veilig gebruik luchtruim is verleend. Voor een nadere toelichting over deze verklaring wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 8.47 en 8.49 van de Wet.
Het veiligheidsgebied bevindt zich in het verlengde van de start- en landingsbaan en dient zo min mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (greppels, sloten, steile hellingen, etc.) om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. De wijze waarop de gebieden moeten worden bepaald en de eisen die aan de in deze gebieden toegestane objecten gelden, alsmede de eisen aan het terrein, zijn opgenomen in de Regeling burgerluchthavens. De veiligheidsgebieden staan in de luchtvaart bekend als ‘runway strip’, RESA (Runway End Safety Area) en EXT-RESA (Extended Runway End Safety Area).
De afmetingen van de gebieden zijn beschreven in bijlage 3 van de Regeling burgerluchthavens. Op basis van baancode 1 van toepassing op de start- en landingsbanen van luchthaven Hilversum volgt uit deze Annex de minimale omvang van het veiligheidsgebied. Voor de start- en landingsbanen 07-25, 13-31 en 18-36 geldt baancode 1B, waardoor de veiligheidsgebieden voor deze banen een omvang hebben van 210 meter lang en 60 meter breed.
Rondom een luchthaven gelden beperkingen aan de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid. Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 ‘Obstacle Restriction and Removal’. In figuur 6 en figuur 7 zijn de hoogtebeperkingen aangegeven voor luchthaven Hilversum. In figuur 6 is een overzicht opgenomen van het gehele gebied van hoogtebeperkingen rondom de luchthaven, figuur 7 toont het deel van dit gebied in de nabijheid van de start- en landingsbanen.
Voor zowel voor de veiligeheidsgebeid als de gebieden met hoogtebeperkingen vanwege de vliegveilgheid geldt dat de beperkingen enkel gelden voor nieuwe objecten. Voor reeds bestaande obstakels heeft het vaststellen van deze gebieden geen gevolgen.
Binnen de 48 dB(A) Lden-contour dient een afweging te worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling. In artikel 4.3 zijn de ruimtelijke beperkingen geregeld.

Artikel 4.3

Op basis van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens dient een afweging te worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied gelegen tussen de 56 en 48 dB(A) Lden-contour.
De afweging voor de ruimtelijke ontwikkeling rondom de luchthaven Hilversum is gebeurd in de Provinciale beleidsnota regionale luchthavens Noord-Holland. Zoals ook in de algemene toelichting is beschreven, hanteert de provincie een (aanvullend) beperkingengebied. Dit aanvullend beperkingengebied, vastgelegd in artikel 4.3 lid a, is gebaseerd op de contour van 47 Bkl van de Aanwijzing (Bron: NLR 93-01-15 23:27:13). In artikel 4.3 lid b is een uitzondering op het aanvullende beperkingengebied opgenomen (zie de algemene toelichting).
Binnen het aanvullend beperkingengebied gelden dezelfde ruimtelijke beperkingen als de beperkingen die de Regeling burgerluchthavens aan de 56 dB(A) Lden-contour zou verbinden. Voor het deel van de 48 dB(A) Lden-contour dat binnen de 47 Bkl-contour ligt, zijn hier dezelfde ruimtelijke beperkingen van toepassing.

Artikel 5.1

Dit luchthavenbesluit treedt slechts in werking indien tevens van de minister van Infrastructuur en Milieu een verklaring van veilig gebruik is verkregen.
Dit luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Dit betekent dat bij het aanpassen van het bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan, de gemeente de bepalingen in het luchthavenbesluit in acht moet nemen.